

เลขที่ 2557-032

วันที่ 27 ตุลาคม 2557

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสาม ปี 2557

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครึ่งล่าสุด สำหรับ ไตรมาสสาม ปี 2557 บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 4.56 ล้านบาทหรือสุทธิจากจำนวนเรือเฉลี่ยในไตรมาสที่ 43 ลำ รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสสามอยู่ที่ 6,575 เหรียญสหรัฐ ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,547 เหรียญสหรัฐ หากจะประมาณตัวเลขสำหรับปีนี้ จะได้ประมาณ 4,600 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ ซึ่งสูงกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่จำนวน 4,500 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับไตรมาสนี้ ขาดทุนหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.14 บาท ต่อหุ้น

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 3 ปี 2556	ไตรมาส 3 ปี 2557
จำนวนวันเดินเรือ	3,650	3,967
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	13,936	15,000
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	7,041	6,575
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,622	4,547
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (ไม่รวมกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล) (หน่วยเป็นล้านบาทหรือล้านเหรียญสหรัฐ)	5.75	5.70
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ ก่อนบางรายการพิเศษ (รวมกำไร/(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) (หน่วยเป็นล้านบาทหรือล้านเหรียญสหรัฐ)	(5.48)	(5.80)
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (หน่วยเป็นล้านบาทหรือล้านเหรียญสหรัฐ)	0.65	(4.56)
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.02	(0.14)

การคาดการณ์ เศรษฐกิจรอบโลกกำลังแข็งแกร่งขึ้น กล่าวคือ เศรษฐกิจของสหรัฐฯยังคงฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องและคาดว่าจะขยายตัวมากกว่าร้อยละ 3 จนถึงปี 2558 เศรษฐกิจจีนกำลังปรับตัวในทิศทางขาขึ้นและได้คลายความกังวลว่าเศรษฐกิจจีนจะตกต่ำอย่างรวดเร็ว แต่ในทางตรงกันข้าม การขยายตัวของเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปกลับประสบความล้มเหลวในไตรมาสสอง โดยบางส่วนเป็นผลพวงจากความขัดแย้งกับรัสเซีย เศรษฐกิจของเยอรมนีซึ่งได้เคยขยายตัวในทุกไตรมาสได้ค่อยๆอ่อนตัวลงเป็นครั้งแรกในรอบห้าปี ในขณะที่อิตาลีได้ก้าวเข้าสู่ภาวะเศรษฐกิจถดถอยเป็นรอบที่สามตั้งแต่ปี 2551 แม้ว่ามีการคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปจะขยายตัวอย่างรวดเร็วในไตรมาสต่อไป แต่ยังคงมีปัจจัยเสี่ยงที่อาจทำให้เศรษฐกิจยังคงตกต่ำ (ข้อมูลจาก Deutsche Bank)

ในทุกๆปี ปริมาณการผลิตแร่เหล็ก (รวมถึงปริมาณการขนส่ง) จากบราซิลในช่วงครึ่งหลังของปีจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่พอในช่วงครึ่งแรกของปีถัดมาปริมาณการผลิตดังกล่าวจะลดลงอย่างมาก หลังจากนั้น ในช่วงครึ่งหลังของปีก็จะปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมากอีกครั้ง ตัวอย่างเช่น ในช่วงครึ่งแรกของปี 2556 ปริมาณขนส่งแร่เหล็กของบริษัท Vale อยู่ที่ 137.2 ล้านตัน ต่อมาในช่วงหลังของปี 2556 ปริมาณการขนส่งแร่เหล็กของ Vale ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็น 168.4 ล้านตัน ทั้งนี้ ในช่วงครึ่งแรกของปี 2557 ปริมาณขนส่งแร่เหล็กของ Vale อยู่ที่ 144.7 ล้านตัน อย่างไรก็ตาม ในเดือนกรกฎาคม ปริมาณการขนส่งแร่เหล็กจากบราซิลและอัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซท์ยังคงทรงตัว แต่คาดว่าปริมาณขนส่งแร่เหล็กจากบราซิลกำลังจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว Vale ได้ประกาศประมาณการปริมาณการขนส่งสำหรับปีนี้ที่ขั้นต่ำ 321 ล้านตัน โดย Vale น่าจะทำได้ตามเป้าหมาย (และมีความน่าเป็นไปได้ที่จะทำได้มากกว่าเป้าหมายไว้) นั่นหมายความว่า ปริมาณการขนส่งแร่เหล็กในช่วงครึ่งหลังของปีนี้ของ Vale จะอยู่ที่ขั้นต่ำ 176.3 ล้านตัน ซึ่งเพิ่มขึ้น 31.6 ล้านตัน (ร้อยละ 22) จากช่วงครึ่งแรกของปี ในช่วงครึ่งหลังของปีนี้ ตลาดเรือขนาดเคปไซท์น่าจะยังคงแข็งแกร่งจากการที่ปริมาณการขนส่งแร่เหล็กจากบราซิลยังคงเป็นไปตามฤดูกาลปกติและปัจจัยหลักต่างๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงในขณะเดียวกัน แผนการขยายกำลังการผลิตแร่เหล็กของ Vale ยังเป็นไปตามกำหนดที่วางไว้ ดังนั้น จากนี้ไป ปริมาณการขนส่งแร่เหล็กจากบราซิลจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว (ข้อมูลจาก Commodore Research & Consultancy)

การที่ Ponta da Madeira's Pier IV (ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือสำหรับเรือขนาดใหญ่ของ Vale) ได้สร้างเสร็จในช่วงเดือนเมษายน ส่งผลให้มีปริมาณการส่งออกที่มากขึ้นในช่วงเดือนพฤษภาคม และเดือนกรกฎาคม ซึ่งในช่วงนี้ มีปริมาณการขนส่งเฉลี่ยอยู่ที่ 30 ล้านตันต่อเดือน ต่อมาได้ลดลงร้อยละ 15 ในเดือนสิงหาคม ซึ่งถือเป็นสัญญาณว่าปริมาณการบริโภคแร่เหล็กของจีนลดลง อย่างไรก็ตาม ตัวเลขที่ลดลงโดยหลักเป็นผลมาจากปัญหาการขนส่งสินค้าน้ำหนักที่ Ponta da Madeira ในช่วงกลางเดือนสิงหาคม และการบำรุงซ่อมแซมท่าเรือในช่วงปลายเดือนที่ท่าเรือ Tubarao CSN และ Guaiba Island Terminal ทั้งนี้ ขณะนี้ท่าเรือดังกล่าวได้กลับมาเริ่มดำเนินการอีกครั้งอย่างเต็มรูปแบบ ในช่วงสัปดาห์ก่อน ท่าเรือของบราซิลมีปริมาณการส่งออกที่ 382 ล้านตันต่อปี หรือคิดเป็น 32 ล้านตันต่อเดือน คาดว่าปริมาณการขนส่งแร่เหล็กจากบราซิลจะไม่ลดลงในไตรมาสถัด โดยปริมาณดังกล่าวน่าจะทรงตัวอยู่ที่ระดับเดียวกับปัจจุบันสำหรับช่วงที่เหลือของปี กล่าวคือ 97 ล้านตัน โดยประมาณ ซึ่งเป็นตัวเลขที่ใกล้เคียงกับช่วงไตรมาสสี่ปี 2555 (ข้อมูลจาก Braemar ACM Weekly Report)

Erik Nikolai Stavseth และ Kurt Waldeland นักวิเคราะห์ได้เขียนบทวิเคราะห์ไว้ว่า แม้ว่าปริมาณสินค้าที่ขนส่งจากบราซิลกำลังเพิ่มขึ้น แต่ Vale อาจพบอุปสรรคในการที่จะบรรลุตามเป้าที่วางไว้ ซึ่งหากเกิดขึ้นจริง ภาวะตกต่ำของตลาดจะยังคงอยู่ตลอดไตรมาส โดยได้ระบุว่า ในอดีตที่ผ่านมา Vale เคยพลาดเป้าที่ตั้งไว้ ซึ่งหากคำนึงถึงปริมาณการผลิตที่ Vale ตั้งไว้ ปริมาณการส่งออกในช่วงครึ่งหลังของปีน่าจะอยู่ที่ 202 ล้านตัน “แสดงว่าปริมาณการส่งออกในไตรมาสจะอยู่ที่ 110 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 15 เมื่อเทียบกับปีก่อน” และระบุต่อไปว่า “คงเป็นการยากที่ Vale จะบรรลุตามเป้าที่วางไว้สำหรับไตรมาสที่ 2557 เนื่องจากจะต้องผลิตให้ได้เฉลี่ยถึง 37 ล้านตันต่อเดือน เมื่อเทียบกับปริมาณ 35 ล้านตันต่อเดือนในเดือนพฤษภาคม 2551 ซึ่งเป็นตัวเลขที่สูงเป็นประวัติการณ์” ทั้งนี้ หาก Vale ทำไม่สำเร็จตามเป้าที่วางไว้ ในไตรมาสที่ตลาดค่าระวางเรือขนาดแคปไซต์จะยังคงตกต่ำต่อไป (ข้อมูลจาก Lloyd's List)

ภายในปี 2573 จีนน่าจะมีรางรถไฟที่มีความยาวถึง 200,000 กิโลเมตร โดยในปี 2556 จีนมีรางรถไฟทั้งหมด 103,144 กิโลเมตร การลงทุนในรางรถไฟภายในประเทศในระหว่างปี 2556 ถึงปี 2558 คิดเป็นเงิน 3.2 แสนล้านหยวน (เท่ากับ 515 พันล้านเหรียญสหรัฐ) โดยระหว่างปี 2559 ถึงปี 2563 คิดเป็นเงิน 4.8 แสนล้านหยวน และระหว่างปี 2564 ถึงปี 2573 คิดเป็นเงิน 8 แสนล้านหยวน ตามข้อมูลใน China Daily (ข้อมูลจาก COSCO China News Letter)

จีนได้นำเข้าเมล็ดธัญพืชปริมาณ 11.34 ล้านตันในช่วงเจ็ดเดือนแรกของปี 2557 เพิ่มขึ้นร้อยละ 80 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว จากข้อมูลทางศุลกากร (ข้อมูลจาก Fairplay)

เมื่อปีที่แล้ว เราได้เขียนบทความถึงเอเชียโดยได้มองตลาดเรือเทกองในเชิงบวก แต่ในปี นี้ จากการพบปะนักเศรษฐศาสตร์ นักอสังหาริมทรัพย์ ตัวแทนผู้จำหน่ายเหล็กจากเชียงใหม่ และบริษัทเดินเรือต่างๆ เราขอไม่วิเคราะห์อะไรเนื่องจากสาเหตุต่างๆ กล่าวคือ 1) ตลาดอสังหาริมทรัพย์ที่ชะลอตัว 2) การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่ชะลอตัว 3) ปริมาณการผลิตเหล็กที่ลดลง 4) มลพิษที่กลายเป็นปัญหามากขึ้นในแต่ละปี 5) การนำเข้าถ่านหินที่ลดลง 6) การมุ่งเน้นให้กลายเป็นเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนโดยผู้บริโภค และการเปลี่ยนแปลงบทบาทของจีนจาก “ผู้ผลิต” เป็น “ผู้สร้างสรรค์” (ข้อมูลจาก DNB Markets)

ปัจจัยหนึ่งซึ่งส่งผลต่อการนำเข้าถ่านหินที่ลดลงของจีนในปี นี้ คือ การผลิตกระแสไฟฟ้าจากพลังน้ำที่ทำได้ดี โดยตัวเลขจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ กำลังการผลิตกระแสไฟฟ้าได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.2 ในช่วงเจ็ดเดือนแรกของปี 2557 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว อย่างไรก็ตาม การผลิตกระแสไฟฟ้าจากถ่านหิน (ซึ่งจีนใช้ถ่านหินในการผลิตกระแสไฟฟ้ามากที่สุด) เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 4.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ในทางกลับกัน การผลิตกระแสไฟฟ้าจากพลังน้ำได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว เนื่องจากโครงการเขื่อนแห่งใหม่และปริมาณน้ำฝนที่เพียงพอ (ข้อมูลจาก Banchemo Costa Research)

อุปสงค์โดยรวมในด้านสินค้านำเข้าของจีนซึ่งถือเป็นผู้นำเข้ารายใหญ่ที่สุดของโลกได้อ่อนตัวลง โดย Fitch Rating ได้กล่าวในรายงานล่าสุด โดยระบุว่า การนำเข้าที่ลดลงเป็นผลมาจากกำลังการผลิตของอุตสาหกรรมที่อ่อนตัวลง การผลิตกระแสไฟฟ้าจากพลังน้ำที่เพิ่มขึ้น และการบังคับใช้นโยบายที่มุ่งลดการบริโภคถ่านหิน (ข้อมูลจาก COSCO China News Letter)

จีนจะจัดเก็บภาษีร้อยละ 3 จากการนำเข้าถ่านหินโค้ก และถ่านแอนทราไซท์ โดยเริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม 2558 ตามประกาศของกระทรวงการคลัง ซึ่งคาดว่าจะช่วยให้อุตสาหกรรมเหมืองแร่ในจีนสามารถแข่งขันกับการนำเข้าได้ โดยสภาได้อนุมัติการจัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 3 – 6 สำหรับถ่านหินประเภทอื่นๆ ตามประกาศในเว็บไซต์ของกระทรวงการคลัง (ข้อมูลจาก Platts)

ประเทศจีน ประเทศกานา และประเทศเซียร์ราลีโอน ผลิตแร่อะลูมิเนียมรวมกันได้ 21 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 20 ของอุปทานของโลก (ซึ่งจะลดลงเนื่องจากอิโบล่า) นอกจากนี้ การที่อินโดนีเซียงดการผลิตแร่อะลูมิเนียม จะทำให้โรงงานในจีนอาจจะเริ่มประสบปัญหาขาดแคลนแร่ดังกล่าวภายในสิ้นปีนี้ (ข้อมูลจาก ACM Braemar Research)

อุปสงค์จากจีนได้ชะลอตัวลงแต่ยังคงอยู่ในทิศทางขาขึ้น การดำเนินการขยายเมืองและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยังไม่ส่งผลชัดเจน ซึ่งยังคงต้องการข้อกำหนดที่แน่นอนและการบริหารจัดการที่ดีกว่านี้ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันนำโดย Xi Jinping เป็นนโยบายที่มุ่งลดการสูญเสียงบประมาณอย่างที่เคยเกิดขึ้นในประเทศญี่ปุ่น ได้ส่งผลเชิงลบต่อการค้าขายตั้งแต่ดอกไม้ไปจนถึงไวน์ชั้นดี ผู้ผลิตเหล็กได้กลับมาทำกำไรอีกครั้งในปีหลังจากต้นทุนวัตถุดิบปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วต่ำกว่าราคาขาย การผลิตแร่เหล็กของจีนได้ขยายตัวประมาณร้อยละ 10 ในปีนี้โดยหลักแล้วมาจากเหมืองแร่ของภาครัฐมากกว่าของภาคเอกชน แต่เนื่องจากค่า Fe ในแร่เหล็กที่ขุดได้มีปริมาณต่ำจึงทำให้ต้องใช้ปริมาณแร่เหล็กจำนวนมากขึ้นในการผลิต สุดท้ายนี้ การบริโภคเหล็กในจีน (ซึ่งคิดจากปริมาณการผลิตบวกกับการนำเข้า หักออกด้วยปริมาณคงเหลือบวกกับการส่งออก) จะยังคงขยายตัวต่อไป แต่ยังคงต้องเฝ้าติดตามในเรื่องต่างๆ กล่าวคือ การที่จีนมุ่งเน้นคุณภาพมากกว่าปริมาณการผลิต นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน นโยบายความเข้มงวดในการใช้สินเชื่อซึ่งไม่เหมือนกัน นโยบายของประเทศแถบตะวันตก จึงเป็นเรื่องยากที่จะคาดการณ์อนาคตตลาดเรือเทกองและตลาดสินค้าโภคภัณฑ์เนื่องจากความไม่แน่นอนในหลากหลายปัจจัย (ข้อมูลจาก Hartland Shipping Services)

เมื่อไม่นานมานี้ ธนาคารกลางจีนได้อัดฉีดเม็ดเงินเข้าในระบบธนาคารภายในประเทศเพื่อเสริมสภาพคล่องเป็นเวลาสามเดือน แต่ไม่ได้มุ่งเน้นที่จะแก้ปัญหาอุปสงค์ของภาคเอกชนที่ลดลง การขยายตัวของการส่งออกและการสร้างงานยังคงอยู่ในระดับดี โดยภาพรวมตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ 7 ซึ่งเป็นผลมาจากการใช้เงินงบประมาณของภาครัฐ อย่างไรก็ตาม ในช่วงครึ่งหลังของปีภาครัฐจะใช้งบประมาณลดลง ภาครัฐจะยังคงลดขนาดของธุรกิจการเงินที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน และตลาดที่อยู่อาศัยซึ่งมีการแข่งขันสูงยังคงจะอ่อนตัวลงเมื่อดูจากยอดขายและราคาเฉลี่ยใน 70 เมืองทั่วประเทศ คาดว่าเศรษฐกิจของจีนยังคงชะลอตัวต่อไปสำหรับช่วงที่เหลือของปี 2557 จนถึงปีหน้า (ข้อมูลจาก JPMorgan)

การส่งออกข้าวโพดของสหรัฐฯยังคงเพิ่มขึ้นอย่างมากด้วยปริมาณการส่งออกล่าสุดที่ 49 ล้านตัน ซึ่งเพิ่มขึ้น 30 ล้านตันจากฤดูกาลที่แล้ว การคาดการณ์ปริมาณการเก็บเกี่ยวที่เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ U.S. Department of Agriculture (USDA) คาดว่าตัวเลขการส่งออกจะยังคงอยู่ในระดับสูงต่อไป (ข้อมูลจาก Howe Robinson Research)

ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ได้รับตัวลดลง สวนทางกับภาวะเศรษฐกิจรอบโลกที่ดีขึ้น เนื่องจากปริมาณการผลิตจำนวนมากและความเปราะบางของการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจ รวมไปถึงการที่สินค้าออกสู่ตลาดในปริมาณมากในภาวะตลาดที่อุปสงค์อ่อนตัว สภาพตลาดเรือเทกองต่อจากนี้ไปอาจขึ้นอยู่กับว่าราชิจะสามารถแข่งขันกับเรือออสเทรเลียในการผลิตแร่เหล็กในภาวะที่ราคาแร่เหล็กตกต่ำได้หรือไม่ ซึ่งจะช่วยในแง่ปริมาณการขนส่งเป็นตัน-ไมล์ที่มากขึ้น ทั้งนี้ อุปทานและอุปสงค์ของธุรกิจนี้ยากต่อการควบคุม (ข้อมูลจาก Hartland Shipping Services)

รัฐบาลไทยได้เริ่มขายข้าวในสต็อกจากแผนการอุดหนุนจากทางภาครัฐ โดยตั้งเป้าที่จะส่งออกจำนวน 10 ล้านตันในปีนี้ ซึ่งจะส่งผลให้ไทยกลับมาเป็นผู้ส่งออกข้าวรายใหญ่ที่สุดในโลกอีกครั้ง อย่างไรก็ตาม ปริมาณข้าวอย่างน้อย 500,000 ตัน จะต้องถูกชะลอการขนส่งเนื่องจากการขาดแคลนแรงงานที่ทำเรืออันเป็นผลมาจากแรงงานต่างด้าวหลายแสนได้หลบหนีการจับกุมแรงงานเถื่อน (ข้อมูลจาก Banchemo Costa research)

ธนาคาร Danske ได้เผยแพร่บทวิเคราะห์ที่สนับสนุนเชิงบวกต่อธุรกิจเดินเรือ โดยระบุว่าอุตสาหกรรมเดินเรืออยู่ในจุดเริ่มต้นของทิศทางขาขึ้นซึ่งเป็นเวลาห้าถึงเจ็ดปี โดยกล่าวว่า “ที่ผ่านมา วัฏจักรของการอุตสาหกรรมเดินเรืออยู่ที่ 5 – 7 ปี โดยในปี 2557 น่าจะเป็นปีแรกของทิศทางขาขึ้นของวัฏจักรและจะก้าวเข้าสู่ช่วงกลางของวัฏจักรขาขึ้นต่อไป” การที่ธนาคาร Danske ซึ่งเป็นผู้ปล่อยกู้รายใหญ่ให้แก่บริษัทเดินเรือ ได้ปรับเพิ่มภาพรวมอุตสาหกรรมเดินเรือเป็นสถานะ “กำลังปรับตัว” เป็นสัญญาณให้เห็นว่าอุตสาหกรรมเดินเรือรอบโลกกำลังจะดีขึ้น (ข้อมูลจาก Ocean Resources Inc)

Glencore ผู้ค้าพลังงานรายใหญ่ มองว่าจากการที่รัฐบาลอินเดียลดการให้สัมปทานเหมืองแร่ถ่านหิน อินเดียจะนำเข้าถ่านหินเพิ่มขึ้นเป็น 180 ล้านตันในปี 2558 และเพิ่มขึ้นเป็น 300 ล้านตันในปี 2563 การงดการให้สัมปทานดังกล่าวนี้ ทำให้เกิดคำถามว่าอินเดียจะสามารถจัดหาพลังงานได้เพียงพอต่อความต้องการภายในประเทศหรือไม่ การแทนที่ด้วยถ่านหินนำเข้าจะส่งผลให้อินเดียสามารถแข่งขันเงินขึ้นเป็นผู้นำนำเข้าถ่านหินรายใหญ่ที่สุดในโลกได้ ตามการคาดการณ์ของนักวิเคราะห์ต่างๆ รวมถึง Glencore ซึ่งเป็นผู้ค้าถ่านหินรายใหญ่ที่สุดของโลกรายหนึ่ง (ข้อมูลจาก DNA India)

ในปีหน้า อินเดียอาจกลายเป็นผู้ส่งออกข้าวรายใหญ่ที่สุดของโลก อันเป็นผลมาจากอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นจากประเทศแถบแอฟริกาและตะวันออกกลางและราคาที่ถูกลงกว่า “จากปริมาณการส่งออกข้าวที่ไม่ใช่บาสมาดิ 4 ล้านตันในขณะนี้ ซึ่งน่าจะส่งออกได้ถึง 7 ล้านตัน” กล่าวโดย BV Krishna Rao กรรมการผู้จัดการของ Pattabhi Agro Foods ผู้ส่งออกข้าวที่ไม่ใช่บาสมาดิ รายใหญ่ที่สุดของประเทศ โดยเขาได้กล่าวว่า การส่งออกข้าวบาสมาดิและข้าวที่ไม่ใช่บาสมาดิจะอยู่ที่ 10 – 11 ล้านตัน ซึ่งเป็นตัวเลขในระดับเดียวกับเมื่อปี 2555 (ข้อมูลจาก Economic Times ประเทศอินเดีย)

ในอีก 12 – 18 เดือนข้างหน้า ค่าระวางเรืออาจปรับตัวเพิ่มขึ้นแต่ยังคงอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากมีอุปทานมากกว่าอุปสงค์ และจะมีเรือเพียงสามประเภทเท่านั้นที่จะทำรายได้เพิ่มขึ้น นี่เป็นการประเมินอย่างชัดเจนของ Moody's Investors Service ในรายงานภาพรวมของอุตสาหกรรมประจำปี อย่างไรก็ตาม Moody's กล่าวว่าอุตสาหกรรมน่าจะคงที่ไปอีก 12 – 18 เดือน (ข้อมูลจาก Lloyd's List)

คาดว่าอุตสาหกรรมเดินเรือทั่วโลกจะยังผันผวนต่อไปเนื่องจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจรอบโลกยังคงเปราะบางและไม่ชัดเจน “ธุรกิจเดินเรือซึ่งพึ่งอุปสงค์จากการขยายตัวของเศรษฐกิจของโลก จะยังคงเผชิญกับอุปสงค์ที่ลดลงกว่าที่คาดการณ์ไว้สำหรับปีต่อไป” กล่าวโดย Peter Sand หัวหน้าฝ่ายวิเคราะห์ของ Bimco (ข้อมูลจาก Bimco)

ในภาคเหนือของทวีปยุโรป อุตสาหกรรมการผลิตในเยอรมนี ฝรั่งเศส และสหราชอาณาจักร รวมกันแล้วลดลงประมาณร้อยละ 7 จากระดับในปี 2550 ส่วนในภาคใต้ของทวีปยุโรปจะตกต่ำกว่าโดยอุตสาหกรรมการผลิตในอิตาลีและสเปนรวมกันลดลงร้อยละ 27 ส่งผลให้คาดการณ์ว่า การนำเข้าถ่านหินของทวีปยุโรปในปี 2557 จะต่ำกว่าตัวเลขในปี 2550 ซึ่งจะมีปริมาณน้อยกว่า 200 ล้านตัน และคาดว่าปริมาณการนำเข้าแร่เหล็กจะต่ำกว่าตัวเลขในปี 2550 ซึ่งจะมีปริมาณน้อยกว่า 130 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Clarksons Research)

ตัวเลขจีดีพีของจีนแสดงตัวเลขที่ ร้อยละ 7.4 ในไตรมาสแรก ร้อยละ 7.5 ในไตรมาสสอง และร้อยละ 7.3 ในไตรมาส 3 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีตัวเลขทางเศรษฐกิจมหภาคที่หลากหลาย แต่การนำเข้าแร่เหล็กของจีน มีปริมาณถึง 699.46 ล้านตัน เมื่อสิ้นเดือนกันยายน หากจะประมาณการนำเข้าแร่เหล็กทั้งปี จะได้ 932.61 ล้านตัน ซึ่งเท่ากับอัตราขยายตัวร้อยละ 13.69 เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณ 820.30 ล้านตันในปี 2556 การผลิตเหล็กในจีน มีปริมาณ 614.39 ล้านตัน เมื่อสิ้นเดือนกันยายน หากจะประมาณการผลิตเหล็กทั้งปี จะได้ 819.19 ล้านตัน ซึ่งเท่ากับอัตราขยายตัวร้อยละ 5.76 เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณ 774.57 ล้านตันในปี 2556 การนำเข้าถ่านหินของจีนมีปริมาณ 223.25 ล้านตัน เมื่อสิ้นเดือนกันยายน หากจะประมาณการนำเข้าถ่านหินของประเทศจีนทั้งปี จะได้ 297.67 ล้านตัน ซึ่งลดลงร้อยละ 7.56 เมื่อเทียบกับปริมาณนำเข้าที่ 322.01 ล้านตันในปี 2556 สำหรับประเทศที่ปัจจุบันการผลิตและการบริโภคถ่านหินมีปริมาณต่ำกว่า 4.0 พันล้านตันต่อปี และคาดว่าตัวเลขนี้จะขยายตัวเป็น 4.1 พันล้านตัน ภายในปี 2558 แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยในข้อกำหนดเกี่ยวกับการนำเข้าถ่านหิน แต่ก็สามารถส่งผลกระทบต่อตลาดค่าระวางเรือขนส่งถ่านหินได้

เป็นที่น่าเสียดายที่แสงสว่างปลายทางของตัวเลขภาคอุปทานเริ่มกลับมามืดลงอีกครั้ง เนื่องจากการปลดระวางเรือได้ชะลอตัวลง และจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการสั่งซื้อเรือใหม่ เรือขนส่งสินค้าแบบเทกองที่ถูกปลดระวางในช่วงสามไตรมาสแรกของปีนี้ ประกอบไปด้วยเรือขนาดแคปไซส์ (Capesize) จำนวน 23 ลำ เรือขนาดปานามาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 44 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 37 ลำ เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ (Handymax) จำนวน 41 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 95 ลำ

ซึ่งเท่ากับขนาดระวางรวม 11.89 ล้านเคบเวทตัน ในช่วงเก้าเดือนแรกของปีนี้ มีการขยายตัวในกองเรือร้อยละ 3.96 (29.10 ล้านเคบเวทตัน) กับอีกร้อยละ 3.85 (28.32 ล้านเคบเวทตัน) ซึ่งมีกำหนดส่งมอบในไตรมาสสุดท้าย หากคำนวณอัตราการส่งมอบลำช้าที่ร้อยละ 35 ของการส่งมอบเหล่านี้ และตั้งสมมติฐานว่าการปลดระวางเรือมีอัตราสูงขึ้นอีก 8.11 ล้านเคบเวทตันในไตรมาสสี่ของปีนี้ ในปีนี้จะมีการขยายตัวของกองเรือร้อยละ 5.36 ทำให้ขนาดกองเรือโลกอยู่ที่ 774.59 ล้านเคบเวทตัน ในปี 2558 มีกำหนดส่งมอบเรือที่ 72.63 ล้านเคบเวทตัน รวมกับอัตราการส่งมอบเรือลำช้าที่ร้อยละ 35 ของการคาดการณ์การส่งมอบเรือในไตรมาสสี่ปี 2557 ที่จำนวน 9.91 ล้านเคบเวทตัน โดยตั้งสมมติฐานว่ามี การปลดระวางเรือที่ 20 ล้านเคบเวทตันต่อปี รวมกับอัตราการส่งมอบเรือลำช้าร้อยละ 35 ของการส่งมอบเรือทั้งปี สิ้นปี 2558 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 808.24 ล้านเคบเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 4.34 เมื่อเปรียบเทียบกับประมาณการจำนวน 774.59 ล้านเคบเวทตันเมื่อสิ้นปี 2557

แผนกลยุทธ์ของพีเอสแอลแบ่งออกเป็นสามด้าน สำหรับปีต่อไปซึ่งเป็นปีที่น่าท้าทายเป็นอย่างยิ่ง กล่าวคือ ด้านแรก การสร้างความแข็งแกร่งให้แก่สินทรัพย์ของบริษัทฯ จากการซื้อเรือต่อใหม่ที่มีเครื่องยนต์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและขายเรือเก่าที่มีเครื่องยนต์ที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมจำนวน 21 ลำ ซึ่งแผนการนี้จะสำเร็จลุล่วงภายในช่วงต้นปี 2559 ด้านที่สอง ตามที่ทราบกันดีว่า พีเอสแอลเป็นองค์กรที่มีลักษณะพิเศษโดยพนักงานจะออกจากงานต่อเมื่อเกษียณอายุงานเท่านั้น แม้ว่าในอดีตที่ผ่านมาถือเป็นจุดแข็งของบริษัทฯ แต่จะส่งผลให้ในช่วงสองสามปีข้างหน้า บริษัทฯ จะต้องประสบกับการเกษียณของพนักงานจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้มีการวางแผนในเรื่องนี้ไว้แล้วและจะจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่งให้แล้วเสร็จภายในสิ้นปี 2557 ซึ่งไม่เพียงแต่เป็นแผนสำหรับรุ่นต่อไปที่จะมาสืบทอดตำแหน่งของผู้ที่เกษียณในรุ่นนี้ หากแต่ยังรวมไปถึงผู้สืบทอดตำแหน่งของบุคคลเหล่านั้นด้วย ด้านสุดท้าย บริษัทฯ ได้ตั้งเป้าให้บริษัทฯ ปลดหนี้สินก่อนสิ้นปี 2561 และก่อนวันครบกำหนดตามสัญญาเงินกู้ระยะยาว จากแผนการขายเรืออย่างรอบคอบและกลยุทธ์การทำสัญญาเช่า

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น การทำสัญญาเช่าเรือแล้ว ณ วันที่ 30 กันยายน ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่าการทำสัญญาเช่า ณ ปัจจุบันจนถึงอีกสี่ปีข้างหน้า (ปี 2557 ถึง ปี 2561) อยู่ที่ร้อยละ 16 โดยมีรายได้ที่ 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561
จำนวนวันเดินเรือรวม	15,507	18,795	25,007	25,550	25,550
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	5,798	2,717	2,562	2,555	2,240
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	37	14	10	10	9
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)	10,645	13,465	13,713	13,713	13,849
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐฯ)	62	37	35	35	31

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่า โดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย

การแบ่งส่วนตลาด ในช่วงไตรมาสสาม ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ (BHSI สำหรับเรือขนาด 28,000 เดทเวทตัน) อยู่ที่ระดับ 419 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 6,218 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ เรือขนาดแฮนด์ไฮส์ของบริษัทฯ (ขนาด 27,427 เดทเวทตัน หรือเล็กกว่าขนาดเรือตามดัชนีร้อยละ 2.1) ทำรายได้อยู่ที่ 6,586 เหรียญสหรัฐ ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 5.9 สำหรับไตรมาสสามนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 849 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 8,877 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 6,952 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 21.7

แผนปรับลดอายุกองเรือ ได้กำลังดำเนินการอยู่ ณ สิ้นไตรมาสนี้ บริษัทฯ มีเรือจำนวน 44 ลำในกองเรือ อีกทั้งยังมีเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำซึ่งมีกำหนดส่งมอบในปี 2557 ปีหน้าจะเป็นปีที่นำท้ายอย่างแท้จริงในแง่ของการดำเนินงาน กล่าวคือ บริษัทฯ มีแผนที่จะขายเรือเก่าและเรืออายุน้อยที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมทั้งหมดจำนวน 21 ลำ และจะรับมอบเรือต่อใหม่จำนวน 17 ลำซึ่งเป็นเรือที่มีเครื่องยนต์เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยในต้นปี 2559 บริษัทฯ จะรับมอบเรือต่อใหม่อีกจำนวน 7 ลำ ส่งผลให้กองเรือของบริษัทฯ จะอยู่ที่ 48 ลำ โดยมีอายุเฉลี่ย 3.5 ปีและขนาดเฉลี่ย 50,000 เดทเวทตันต่อลำ

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป บริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ฯ จะมีขึ้นในวันที่ 4 พฤศจิกายน 2557 เวลา 10.00 นาฬิกา บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้เพื่อพบปะ พูดคุยในรายละเอียดถึงผลการดำเนินงานปัจจุบัน สภาพอัตราค่าระวาง และการชี้แจงข้อสงสัยใดๆที่ท่านมี สำหรับท่านที่ไม่สามารถมาได้ ท่านสามารถติดตามได้จาก web cast live by the SET

การปลดระวางเรือ ปริมาณลดลงอย่างมาก โดยในช่วงสามไตรมาสแรกของปี 2557 มีเรือจำนวน 95 ลำได้ถูกปลดระวาง ขณะที่เรือใหม่เข้ามาทั้งหมด 104 ลำ ส่งผลให้มีกองเรือโลกเพิ่มขึ้นจาก 2,770 ลำ ในช่วงต้นปี เป็น 2,779 ลำในช่วงสิ้นไตรมาสสาม สำหรับกองเรือโลกในประเภทเดียวกับของบริษัทฯ (ขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน) และหากว่าตลาดค่าระวางยังคงตกต่ำ บริษัทฯ คาดว่ากองเรือโลกในกลุ่มเดียวกับบริษัทฯ จะมีการปลดระวางถึงร้อยละ 8 - 12 ต่อปี ซึ่งจะช่วยให้อุปสงค์และอุปทานเข้าสู่ภาวะสมดุล

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายกาลิด ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ